

 REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA	
<h2>PIANO REGIONALE DELLA RETE DELLA PORTUALITÀ TURISTICA</h2>	
	
<h2>RELAZIONE GENERALE</h2>	
PROGETTAZIONE	COORDINAMENTO SCIENTIFICO
<div style="text-align: center;">  REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA Assessorato dei Lavori Pubblici Assessoradu de sos traballos públicos </div> <p>Direttore generale: Ing. Piero Dau Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale Direttore del servizio: Ing. Massimiliano Ponti</p> <p>Gruppo di progettazione: Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di Lavoro) Ing. Massimiliano Mongelli (Responsabile di Progetto) Ing. Stefano Porcu (Responsabile del settore Infrastrutture portuali) Geol. Claudia Dessy Ing. Andrea Nivola</p> <p>Gruppo di lavoro interassessoriale: Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di Lavoro) - Assessorato dei Lavori Pubblici Ing. Filippo Arras - Assessorato della Difesa dell'Ambiente Dott. Paolo Bertoleoni - Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio Ing. Maria Laura Locci - Assessorato dei Trasporti Ing. Alessandro Manca - Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica; Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia Ing. Massimiliano Mongelli - Assessorato dei Lavori Pubblici Ing. Marco Naseddu - Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del territorio - Centro regionale di Programmazione Ing. Cristina Strinna - Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica; Direzione generale Enti Locali e Finanze</p>	<div style="text-align: center;">  DICAAR Università degli Studi di Cagliari DICAAR - Dipartimento di Ingegneria civile, Ambientale e Architettura </div> <p>Gruppo di lavoro: Prof. Ing. Italo Meloni Prof. Ing. Nicola Montaldo Prof. Ing. Michele Campagna Dott. Giuliana Caruso Ing. Elisabetta Marta di Cesare Ing. Federica Isola Ing. Federica Leone Dott. Francesco Onorato Perseu Arch. Benedetta Stefania Rubattu Ing. Giovanni Tuveri Ing. Roberto Corona Ing. Serena Sirigu</p>
Allegato 6: Norme di Attuazione	Data: Novembre 2023

1 Norme di Attuazione del Piano

Articolo 1 - Riferimenti generali

Il Piano Regionale della Rete della Portualità Turistica (PRRPT) assume il ruolo di strumento tecnico di supporto alla programmazione di misure, azioni ed interventi per promuovere e sviluppare il diporto nautico, il turismo nautico e la rete della portualità turistica della Sardegna con riferimento a:

- individuazione della configurazione spaziale della rete della portualità turistica regionale;
- localizzazione e realizzazione di nuove strutture e offerta di servizi ed attrezzature per la portualità turistica e la cantieristica nautica;
- azioni e interventi necessari per garantire la interconnessione intermodale e multimodale;
- individuazione dei fattori di integrazione con il territorio;
- organizzazione e composizione delle strutture di coordinamento e gestione dell'attuazione del piano.

Articolo 2 - Contenuti e ambiti di applicazione

Il Piano Regionale della Rete della Portualità Turistica, denominato con l'acronimo "PRRPT", è composto da:

- l'analisi del contesto fenomenologico;
- l'inquadramento metodologico e il contesto territoriale e socio economico di riferimento;
- il progetto del sistema regionale del diportismo nautico e le sue componenti;
- la strategia di sviluppo della rete della portualità turistica regionale.

Il PRRPT è atto di riferimento:

- per le Province, i Comuni e le Unione di Comuni per la redazione dei Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) degli archi costieri interessati e dei Piani di Utilizzo dello Spazio Marino Costiero (PUSMC);
- per la programmazione regionale pluriennale delle opere e dei servizi per la nautica da diporto e il turismo nautico di competenza regionale, provinciale, comunale e degli altri enti territoriali;
- per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale.

Articolo 3 - Classificazione regionale delle strutture portuali

Ai sensi delle presenti norme Le strutture portuali al servizio del diporto e del turismo nautico sono:

- **porti turistici**, ovvero il complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il turismo nautico, anche mediante l'offerta e la realizzazione di servizi complementari; i porti turistici costituiscono, inoltre, nodi di sviluppo sociale ed economico quali luoghi di aggregazione sociale, incontro e socializzazione, di promozione economica del territorio e delle sue peculiarità;
- **approdi turistici**, ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi la funzione di cui all'art. 4, comma 3, della legge 28 Gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari;

- **punti di ormeggio**, ovvero le aree demaniali e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto;
- **campi di ormeggio o campi boe**, ovvero le aree adibite alla sosta delle unità da diporto, attrezzate con gavitelli ancorati al fondale, disposti in file ordinate e segnalati per la sicurezza della navigazione.

Articolo 4 - Obiettivi strategici, generali e specifici del PRRPT

Il PRRPT assume i seguenti obiettivi strategici:

- rendere il turismo nautico e la portualità turistica fattori fondamentali e strategici di sviluppo sostenibile economico, sociale ed ambientale dell'intero territorio regionale, al pari degli altri comparti turistici e delle altre infrastrutture a rete di rango regionale;
- disporre di un documento strategico di pianificazione e programmazione per la promozione e lo sviluppo di un sistema della nautica da diporto, del turismo nautico e della infrastrutturazione, fisica e funzionale, della portualità turistica con tutte le sue componenti.

Il PRRPT declina gli obiettivi strategici in obiettivi generali e specifici i cui principali aspetti operativi riguardano:

- la realizzazione di un circuito di navigazione turistica nautica o croceristica lungo l'intero arco costiero regionale che consenta il periplo della Sardegna in piena sicurezza, tramite la presenza diffusa di ormeggi, ripari ed acque protette, e con alti livelli di confort;
- la densificazione continua e diffusa della presenza delle strutture portuali turistiche in modo omogeneo lungo tutto l'arco costiero isolano, per ridurre e superare gli squilibri territoriali nella presenza delle strutture portuali, entro i limiti che la configurazione orografica ed ambientale della costa comportano;
- la promozione delle attività turistiche, nautiche e da diporto, sulla costa che possano consentire di realizzare condizioni di integrazione più facili con tutto il contesto territoriale dell'entroterra regionale tramite misure, azioni e interventi infrastrutturali, economici e sociali.

Articolo 5 - Misure, azioni ed interventi strategici

Il PRRPT prevede le seguenti azioni strategiche:

- a) **la realizzazione di nuovi porti rifugio lungo gli archi costieri "critici"**, caratterizzati da una distanza di navigazione tra strutture portuali ed approdi sicuri contigui superiore a 20 miglia, al fine di consentire il periplo della Sardegna in piena sicurezza e confort;
- b) **la realizzazione di nuovi porti lungo particolari archi costieri** che hanno già il carattere di mete turistiche o che, pur attualmente meno sviluppati turisticamente, sono potenzialmente pronti a divenire tali, per consentire di disporre di una struttura portuale turistica almeno ogni 10 miglia di navigazione;
- c) **l'incremento dei servizi alla nautica offerti e del numero di posti barca disponibili nelle strutture esistenti**, per effetto della riorganizzazione degli specchi acquei dei porti e della disponibilità di punti di ormeggio amovibili a carattere stagionale;
- d) **il completamento e l'ampliamento di strutture portuali esistenti la cui domanda turistica, locale e non, risulti in crescita;**

- e) **la realizzazione di uno o più poli della cantieristica** per la costruzione di un sistema della nautica da diporto e del turismo nautico in grado di generare impatti positivi e crescita economica del comparto e dell'intera regione;
- f) **l'accrescimento quantitativo e qualitativo dei servizi alle persone** (turisti, escursionisti e turisti nautici, visitatori, residenti, etc);
- g) **il potenziamento dell'integrazione e della connessione trasportistica ed economica territoriale**, fisica e funzionale, dell'ambito costiero con il versante terrestre di prima gravitazione e con il resto del territorio regionale, secondo una logica di progetto di territorio;
- h) **il potenziamento dei servizi di natura ambientale** per la transizione ecologica, per lo sviluppo sostenibile e l'adattamento ai cambiamenti climatici;
- i) **l'istituzione di una Struttura di coordinamento e gestione dell'intero sistema e dell'attuazione del PRRPT.**

Articolo 6 - Prescrizioni per i porti e gli approdi turistici e i punti di ormeggio

- 1) Le misure, le azioni e gli interventi individuati dal PRRPT per promuovere e sviluppare il diporto e il turismo nautico in Sardegna - attraverso la realizzazione di nuovi porti turistici e il completamento e l'ampliamento di quelli esistenti e degli approdi in essi inseriti - devo essere attuati nel rispetto delle prescrizioni appresso riportate:
 - a) gli interventi devono armonizzare le nuove strutture con la linea di costa, con le adiacenti emergenze naturali e architettoniche, con i tratti costitutivi del paesaggio locale e, in generale, con il paesaggio culturale/naturale esistente allo scopo di migliorarne la qualità complessiva;
 - b) gli interventi non devono incidere negativamente sull'equilibrio delle unità fisiografiche costiere nelle quali vengono localizzati; eventuali impatti, comunque sostenibili, devo essere limitati con opportuni interventi di mitigazione o contrasto, una tantum, continui o periodici;
 - c) gli interventi devono garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto omogeneamente distribuito lungo la costa, secondo lo scenario di piano, evitando possibilmente le concentrazioni;
 - d) contestualmente alle opere portuali devono essere realizzate le opere funzionali volte alla interconnessione infrastrutturale e di servizio con il territorio contermina, in particolare alla rete di viabilità stradale principale, alle reti di mobilità ciclistica, ai servizi pubblici di trasporto pubblico locale (TPL);
 - e) gli interventi devono dare luogo ad una positiva qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero, in chiave più ampia di valorizzazione territoriale e ambientale, per incrementare l'attrattività del sistema costiero e dell'entroterra;
 - f) gli interventi di cui ai punti precedenti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela dei beni paesaggistici stabiliti dal PPR;
 - g) gli interventi dovranno risultare coerenti con gli obiettivi della transizione ecologica ed energetica, dello sviluppo sostenibile e dell'adattamento ai cambiamenti climatici.
- 2) Gli interventi di completamento e ampliamento delle infrastrutture portuali turistiche esistenti possono avere luogo esclusivamente nel rispetto di quanto appresso riportato:
 - a) concorrano al riequilibrio degli eventuali fenomeni erosivi delle unità fisiografiche costiere in cui ricadono;
 - b) siano di sostegno ad esigenze di sviluppo della filiera produttiva della nautica da diporto;

- c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città/borgo – porto, attraverso la valorizzazione del waterfront ed una adeguata presenza di infrastrutture e servizi di accessibilità di tipo sostenibile;
 - d) vengano progettati in coerenza con i criteri, le direttive e gli standard di cui alle norme di seguito riportate.
- 3) Per quanto concerne specificatamente i punti di ormeggio, la realizzazione di nuove opere o il potenziamento di quelle esistenti sono ammessi nel rispetto di quanto di seguito riportato:
- a) possono essere realizzati presso le foci dei fiumi o canali ricorrendo esclusivamente, ove necessario, alla risagomatura e sistemazione delle sponde, senza arrecare pregiudizio ad eventuali attività di balneazione presenti;
 - b) l'agibilità delle foci non dovrà dar luogo a fenomeni di erosione costiera o ad incrementi di fenomeni di erosione preesistenti;
 - c) la predisposizione di linee di ormeggio dovrà essere effettuata senza alternare o compromettere valori ambientali, paesaggistici archeologici eventualmente presenti sui fondali;
 - d) la collocazione dei punti di ormeggio deve comunque garantire l'incolumità fisica delle persone in acqua e, pertanto, tali attrezzature dovranno essere disposte in modo da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti;
 - e) l'accessibilità ai punti di ormeggio deve essere garantita da una viabilità locale connessa alla rete viaria principale sulla quale possano transitare agevolmente e senza intralcio i mezzi di soccorso;
 - f) per agevolare le operazioni di posa in acqua e di rimessa a terra delle imbarcazioni dovranno essere presenti uno scivolo di alaggio ed impianti fissi o mobili per il sollevamento delle imbarcazioni;
 - g) in aree a forte concentrazione di ormeggi deve essere garantito l'accesso a servizi igienici collettivi in numero proporzionato al correlato carico antropico.

Articolo 7 - Modalità di attuazione degli interventi per i porti turistici, gli approdi, i punti di ormeggio e i campi di ormeggio e/o boe

Le previsioni di localizzazione e realizzazione di nuovi porti turistici, approdi turistici, punti di ormeggio e campi boe, e di completamento, ampliamento e riqualificazione di porti e di approdi esistenti, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, sono approvate:

- a) per i nuovi porti turistici, mediante le procedure di approvazione dei **PFTE** che dovranno essere elaborati con riferimento all'intero arco costiero interessato dall'intervento così come indicato negli scenari del piano;
- b) per il completamento di porti e di approdi esistenti, attraverso il progetto precedentemente approvato o sue varianti; per l'ampliamento e la riqualificazione dei porti attraverso un **PFTE** che definisca la migliore soluzione dopo un'analisi dettagliata delle diverse alternative; per i porti dotati di piano regolatore portuale (PRP) gli interventi dovranno essere coerenti con lo stesso e con le sue varianti;
- c) per la realizzazione dei punti di ormeggio e dei campi boe è necessario predisporre, da parte dei richiedenti, un Studio di Utilizzo dello Spazio Marino Costiero, qualora non ancora redatto dal Demanio Regionale in concorso con l'Amministrazione Comunale competente, volto ad un'analisi degli ambiti marino-costieri dove eventualmente dovranno essere localizzati i punti di ormeggio e i campi di ormeggio

che rientrano nell'arco costiero del Comune, al fine di consentire la valutazione della sostenibilità dell'intervento proposto.

Articolo 8 - Criteri per la localizzazione degli interventi in ambiti di particolare rilevanza paesaggistica

I criteri del presente articolo fanno riferimento, in termini di coerenza, alle specifiche norme di attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione regionale in ambito paesaggistico, naturalistico, geomorfologico e idrogeologico, con i quali il PRRPT si relaziona e dai quali trae indicazioni per la definizione di una strategia in piena coerenza con la pianificazione vigente a livello locale, nonché alle normative nazionali e regionali in materia di tutela del patrimonio storico, architettonico e naturalistico tra le quali, in particolare si annoverano il D.Lgs. 42/2004 artt. 142 e 143, la Legge 394/91, la L.R. 31/89.

Gli strumenti di pianificazione e programmazione anzidetti comprendono il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e l'insieme di Piani relativi ai siti naturali e alle aree naturali protette.

I criteri concerno aspetti ambientali, urbanistici e paesaggistici sulla base dei quali verificare la fattibilità delle scelte localizzative di Piano. In fase di progetto, la fattibilità di ciascun intervento sarà sottoposta a Valutazione di impatto ambientale, assicurando così che le nuove localizzazioni, o possibili ampliamenti dei porti esistenti, siano compatibili con il contesto naturalistico e paesaggistico presente.

Criteri paesaggistici:

Le nuove opere previste dal Piano, per loro natura, saranno localizzate all'interno del perimetro della fascia costiera che costituisce, ai sensi dell'art. 19 della N.T.A. del PPR, un bene paesaggistico d'insieme ed è considerata "risorsa strategica fondamentale per lo sviluppo sostenibile del territorio sardo, che necessita di pianificazione e gestione integrata".

Nella valutazione della localizzazione degli interventi si dovrà procedere all'analisi conoscitiva del territorio costiero circostante riferita ai tre assetti ambientale, storico culturale e insediativo individuati dal PPR, con identificazione delle componenti di paesaggio, dei beni paesaggistici, dei beni identitari presenti.

Potranno essere esclusi gli ambiti di maggiore valore paesaggistico e ambientale privilegiando quelli caratterizzati da aree degradate, aree produttive e, in generale, aree già interessate da processi di trasformazione in atto e quelli suscettibili di trasformazione.

Criteri relativi alla vulnerabilità dei suoli:

Con riferimento alle Norme di attuazione del Piano Regionale di Assetto Idrogeologico (PAI) e alla pianificazione vigente in tema di dissesto idrogeologico ed erosione costiera, nella localizzazione degli interventi verranno considerate prioritariamente le porzioni di territorio meno significative in termini di sottrazione della risorsa suolo ed occupazione delle superfici.

Criteri relativi agli aspetti naturali e alla biodiversità:

Gli interventi non devono compromettere la naturalità dei luoghi e, in generale, la biodiversità. Nella localizzazione degli interventi sarà pertanto necessario tenere in considerazione la eventuale presenza di Siti di interesse comunitario e Aree naturali protette, l'eventuale sottrazione e/o frammentazione di Habitat di interesse comunitario ed il possibile disturbo alle specie animali presenti, connotate dal particolare sensibilità.

Articolo 9 - Criteri per la progettazione di qualità della portualità turistica

Al fine di garantire la qualità e la sostenibilità degli interventi nelle aree portuali sotto il profilo dell'accessibilità e dell'organizzazione funzionale e degli spazi, gli ambiti portuali ed urbani contermini devono essere concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare.

Il perseguimento di tale obiettivo contribuisce ad accrescere l'attrattività dei territori costieri come luoghi in cui vivere, lavorare, soggiornare, promuovendo nel contempo il rilancio economico dell'entroterra. La progettazione degli interventi dovrà quindi affrontare in modo integrato gli aspetti formali e funzionali dei porti turistici, così come prefigurati nell'ambito del PRRPT.

Di seguito si riportano le linee guida in materia di pianificazione delle aree portuali turistiche e di progettazione degli interventi di miglioramento e riqualificazione dei porti turistici

Qualità degli spazi di relazione:

- gli spazi liberi di interfaccia terra-mare devono essere qualificati con elementi naturali e antropizzati, destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, incontro, scambio, animazione, garantendo la presenza di zone ombreggiate, l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale;
- le opere di difesa portuali e le attrezzature di servizio devono essere progettate tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare quale elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri;
- devono essere assicurate le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio per una razionalizzazione dei diversi flussi di relazione veicolare, ciclabile e pedonale: da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale.

Qualità degli spazi funzionali:

- deve essere salvaguardata la continuità delle aree di affaccio sull'acqua, limitando gli impegni di suolo alle sole funzioni di servizio al diportismo; in tal senso sono da escludere o limitare, di norma, gli interventi edilizi a carattere residenziale e turistico nelle aree demaniali potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali;
- le aree destinate allo scambio modale ed alla sosta degli autoveicoli devono essere individuate in relazione alla localizzazione delle diverse funzioni e attività del porto, privilegiando la localizzazione dei parcheggi a servizio del diportismo (sosta carrelli, autoveicoli per utenti fissi) nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi di waterfront, e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali;
- devono essere eliminate o sensibilmente ridotte le reciproche interferenze tra la funzione pesca e le attività di servizio al diportismo, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificatamente destinate;
- gli spazi dedicati al servizio delle persone (spazi di ristoro, scambio, aggregazione, verde e giardini) devono avere un carattere ameno in tutte le stagioni dell'anno e in tutte le ore del giorno e della notte, senza emissioni moleste e nocive come rumori, gas di scarico, polveri, liquami;
- favorire la presenza di un mix equilibrato di più funzioni all'interno del porto al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni (attività culturali, commerciali, di accoglienza, di vita sociale, di vetrina per il territorio);
- commisurare la dimensione delle attività commerciali all'interno del porto in funzione del suo livello di attrattività e di rilevanza;

- prevedere opportune misure e soluzioni progettuali per garantire la fruibilità degli spazi portuali alle persone diversamente abili.

Qualità architettonica:

- la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve garantire un equilibrio tra gli assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e gli assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.);
- la progettazione degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi, paesaggistici ed ambientali, recuperando, integrando e valorizzando il fronte portuale con opere capaci di rafforzare l'immagine del porto per incrementarne l'attrattività;
- devono essere favoriti, rispetto a quelli che comportino occupazione di nuovo suolo, gli interventi di recupero e riuso del patrimonio portuale dismesso e riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi.

Gli indirizzi generali sulla qualità degli interventi in ambito portuale-turistico e dei relativi criteri costituiscono complemento necessario per gli aspetti di pianificazione e progettazione delle strutture portuali-turistiche, intese come parti integranti di un sistema insediativo territoriale complesso

Articolo 10 - Disposizioni per la progettazione tecnica delle opere marittime dei porti turistici

Le disposizioni di cui al presente articolo costituiscono prescrizioni generali per la progettazione dei porti turistici, che possono risultare differenti in relazione alle specifiche condizioni meteomarine, geomorfologiche e della tipologia del porto, e sono costituite dalle Raccomandazioni tecniche approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto n. 212 del 27.02.2002 della la Terza Sezione del Consiglio.

Tali raccomandazioni costituiscono gli aggiornati standard di settore prodotti dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione (AIPCN – oggi Associazione internazionale di navigazione”), come riportato all'allegato 1 -punto 1 - 3° capoverso e all'allegato 2 - punto 1 - 3° capoverso del Decreto Interministeriale del 14.04.1998 concernente la “Approvazione di requisiti per la redazione di progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”.

Eventuali aggiornamenti delle raccomandazioni predette si devono intendere integralmente recepiti nelle presenti N.T.A.

Produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e infrastrutture verdi portuali

I porti turistici dovranno essere caratterizzati da una rilevante produzione di energia da fonti rinnovabili, pari ad una quota non inferiore al 30% del consumo medio annuo della stessa infrastruttura portuale (infrastrutture “verdi”).

La rimanente parte, sino alla concorrenza del 80% del fabbisogno annuale di energia elettrica, deve derivare da produzione di energia da fonti rinnovabili.

Le infrastrutture verdi, inoltre, saranno caratterizzate dalla presenza in porto di colonnine di ricarica per veicoli (anche per la cantieristica) ed imbarcazioni (anche di servizio), in numero non inferiore al 5% dei posti barca.

DISCIPLINA DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME DESTINATE ALLA NAUTICA DA DIPORTO

PRINCIPI, REGOLE E PROCEDURE PER DARE ATTUAZIONE AGLI INTERVENTI DI PIANO.

1) La concessione demaniale marittima nel codice della navigazione –Tipologie

L'istituto della concessione demaniale marittima viene regolamentato dal Codice della navigazione – Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, dal connesso Regolamento del codice della navigazione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, e dal decreto legge 5 ottobre 1993, n.400, convertito con modificazioni in legge 4 dicembre 1993, n. 494, che integra la disciplina codicistica individuando le diverse tipologie di concessioni demaniali marittime.

Prima di esaminare la disciplina delle concessioni demaniali marittime legate al turismo nautico, è utile chiarire il concetto di *demanio*.

Il demanio è così definito dall'art. 822 c.c.: “Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti, i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia ; (...), le autostrade e le strade ferrate; gli aerodromi; gli acquedotti (...)”.

A termini del codice della navigazione, il demanio marittimo (art. 28) è composto, in particolare, da:

- Lido, spiagge, porti e rade
- Lagune, foci dei fiumi che sfociano in mare, i bacini di acqua salsa e salmastra in comunicazione, almeno una volta l'anno, con il mare
- Canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo

mentre le pertinenze del demanio (art. 29) risultano essere “le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale (...)”.

Tutto ciò posto, dal combinato disposto dell'art. 36 del CdN con l'art. 01 D.L. n. 400/1993 convertito con modificazione nella L. n. 494/1993, si rileva che la concessione è l'istituto che prevede l'occupazione e l'uso di beni demaniali marittimi, ovvero di zone del mare territoriale e di pertinenze demaniali marittime e può essere rilasciata per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, nonché per l'esercizio di attività turistico-ricreative, ovvero:

- Gestione di stabilimenti balneari;
- Esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio;
- Noleggio di imbarcazioni e natanti in genere;
- Gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive;
- Esercizi commerciali;
- Servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione.

2) Competenze della Regione

In merito alle strutture di coordinamento e gestione dell'intero sistema del turismo nautico, e più in generale preposte all'esercizio dei poteri amministrativi concernenti il demanio marittimo, con il D.Lgs. 17 aprile 2001, n. 234, recante “*Norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione Sardegna per il conferimento di funzioni amministrative, in attuazione del Capo I della legge n. 59 del 1997*” sono stati conferiti alla Regione ed agli Enti locali della Sardegna le funzioni ed i compiti di cui all'art. 105 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.

In particolare, l'art. 105 del D.Lgs n. 112/1998 ha conferito alle Regioni *“tutte le funzioni non espressamente indicate negli articoli del presente capo e non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii”* tra cui quelle relative *“al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamenti di fonti di energia”*.

Inoltre, la legge 16 marzo 2001, n. 88, recante *“Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime”* ha disposto il conferimento alle regioni delle funzioni in materia di demanio marittimo anche nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale tra cui rientrano i porti turistici.

In attuazione del decreto legislativo 17 aprile 2001, n. 234, la Regione ha disciplinato con legge regionale 12 giugno 2006, n. 9 e ss.mm.ii., nell'esercizio della propria potestà legislativa in materia di *“Ordinamento degli enti locali e relative circoscrizioni”*, di cui alla lettera b) dell'articolo 3 dello Statuto speciale, il conferimento delle funzioni e dei compiti amministrativi agli Enti Locali, riservandosi (art. 67, comma 1, lettera f) la *“programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione delle opere concernenti porti o specifiche aree portuali così come definiti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84...”*. In particolare, nell'ambito della programmazione, è ricompresa anche la redazione dei Piani Regolatori Portuali (PRP), strumenti programmatori generali, contemplati dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, per i porti di competenza regionale classificati, o classificabili, come appartenenti alla categoria II, classificazione III, della medesima legge, esistenti o di nuova realizzazione. Per i porti turistici che non rientrano in tale casistica la redazione del piano è facoltativa.

Inoltre, in attuazione del precitato D.Lgs. n. 234/2001, con la medesima L.R. n. 9/2006 la Regione ha riservato alla propria competenza, tra l'altro, le funzioni relative al rilascio delle concessioni di aree e specchi acquei connessi a strutture portuali di interesse regionale.

In tale contesto normativo il procedimento per la localizzazione, la concessione di beni demaniali destinati alla realizzazione di porti turistici, nonché per la loro conseguente realizzazione e gestione, è di competenza della Regione.

3) Le concessioni per porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio dedicati alla nautica da diporto

L'utilizzo del demanio marittimo per finalità legate al turismo nautico vede coinvolte le seguenti strutture funzionali al turismo stesso, quali:

- Porto turistico;
- Approdo turistico;
- Punti di ormeggio (pontili galleggianti e gavitelli di ormeggio);

la cui definizione è stabilita dall'art. 2 del D.P.R 2 dicembre 1997, n. 509. In particolare, la distinzione tra porti, approdi turistici e punti di ormeggio si basa su un criterio funzionale, ossia:

- Costituisce porto turistico o marina quel particolare tipo di infrastruttura portuale realizzata per uso prettamente diportistico, dotata di attrezzature di rimessaggio, riparazione e rifornimento e attrezzato al ricovero di unità che possono andare dal piccolo cabinato al grande yacht.

Per la sua specifica funzione si trova in genere in località caratterizzate da attività di turismo; può essere naturale, se ricavato da insenature rocciose, piccoli fiordi o baie, oppure artificiale se costruito interamente con varie tipologie costruttive (calcestruzzo, prefabbricati, strutture galleggianti o pontili sospesi).

Per assolvere alla sua specifica funzione deve essere dotato di tutte le attrezzature per l'assistenza ed il rifornimento sia di carburanti ed acqua potabile, sia di generi alimentari per i rifornimenti di bordo; nei

porti turistici possono essere collocate gru di alaggio o piccoli bacini di carenaggio per le unità di dimensioni più grandi.

- Costituisce approdo turistico quella porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- Costituiscono punti di ormeggio quelle aree demaniali marittime e specchi d'acqua dotati di strutture che non importino impianti di facile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Conseguentemente mentre i primi sono caratterizzati dall'apprestamento di strutture complementari rispetto al mero ormeggio e ricovero i secondi sono, invece, destinati ai soli natanti ed alle piccole imbarcazioni e dispongono, al contrario, di servizi minimi essenziali, come l'ormeggio, l'acqua, l'energia elettrica e/o la guardiania. Infine i terzi costituiscono strutture di non grandi dimensioni, situate all'esterno dell'ambito portuale vero e proprio, composte anche da strutture facilmente amovibili.

Altre strutture funzionali al turismo e situate all'esterno dell'ambito portuale sono i campi boe, aree adibite alla sosta delle unità da diporto, attrezzate con boe ancorate al fondale, disposti in file ordinate e segnalati per la sicurezza della navigazione.

Tali strutture, caratterizzate dalla immediata prossimità e stretta correlazione con la struttura portuale di riferimento, hanno la funzione di supplire temporaneamente alla domanda dei posti barca laddove la stessa non sia interamente soddisfatta all'interno dell'ambito portuale. Il loro scopo è quello di garantire l'erogazione dei servizi minimi essenziali per i diportisti (aiuto ormeggio, servizio navetta per la discesa a terra, raccolta della spazzatura, fornitura acqua e corrente elettrica, WI-FI), nonché soddisfare esigenze di potenziamento dei porti derivanti dall'incremento della domanda diportistica, senza andare a gravare sulla morfologia costiera con nuove strutture, con l'intento di proiettarsi verso una politica di sviluppo più sostenibile.

Gli aspetti principali da tenere in conto per localizzazione di un luogo adatto al posizionamento di un campo boe devono essere:

- la stretta e vincolante vicinanza al porto turistico di riferimento;
- il riparo, in quanto la zona scelta non deve essere esposta a mareggiate o ai venti per troppo tempo, limitando l'utilizzabilità dell'ormeggio.

4) Procedimenti per il rilascio delle concessioni

La concessione demaniale marittima viene rilasciata attraverso un apposito procedimento da parte dell'Amministrazione concedente a favore del privato concessionario; il rilascio dell'atto concessorio deve avvenire "compatibilmente con le esigenze del pubblico uso". Il sistema di concessione per la realizzazione e gestione dei porti e approdi turistici è disciplinato dal D.P.R 2 dicembre 1997, n. 509, nel rispetto della pianificazione generale e attuativa, mentre per i punti di ormeggio e campi boe è disciplinato dalle procedure relative alle strutture turistico – ricreative di competenza della Regione (art. 37 del CdN, come combinato con l'art. 18 del Reg. CdN), nel rispetto della pianificazione generale e attuativa.

Per le concessioni ancora in essere alla data di entrata in vigore della legge del 05 agosto 2022, n. 118, a seguito di proroghe o rinnovi, valgono le disposizioni impartite nella medesima.

In base a costanti e univoche pronunce giurisprudenziali nazionali e comunitarie, l'affidamento delle concessioni di aree demaniali per la nautica da diporto dovrà avvenire sulla base di procedure ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. In riferimento a tali procedimenti e

più in generale all'uso dei beni del demanio marittimo per finalità rivolte alla nautica da diporto si rimanda ad una disciplina regolamentare di rango regionale.